DE CURAÇAOSCHE COURANT.

Deel XXXII. ZATURDAG den 23sten MAART 1844. No. 12.

KOLONIALE SECRETARY.

Curaçao den 15 Maart 1844.

ALZOO de persoon van *SALOMON ELIAS LEVY MADURO*, burger en inwoner alhier, zich by rekwest aan den HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber dezer kolonie geadresseerd heeft, met verzoek om te mogen verkrygen *Brieven van Manumissie* voor den hem in eigendom aankomenden slaaf DAVID, oud 50 jaren, zoon van CATHARINA, zoo is het, dat de HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber goedgevonden heeft zulks algemeen bekend te maken en een iegelyk, die eenig regt of pretentie op den gemelden slaaf mogt sustineren, opteroepen, om binnen den tyd van *drie weken*, na dat deze bekendmaking voor het eerst in de openbare dagbladen zal zyn geplaatst geweest, van hun vermeend regt of pretentie ter Koloniale Secretary dezes eilands aanteekening te doen; zullende, na verloop van dien tyd, de vereischte brieven van Manumissie verleend worden.

De Koloniale Secretaris,
I. J. RAMMELMAN ELSEVIER JR.

KOLONIALE SECRETARY.

Curaçao den 15 Maart 1844.

ALZOO de persoon van *GEORGE LEON*, burger en inwoner alhier, zich by rekwest aan den HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber dezer kolonie geadresseerd heeft met verzoek om te mogen verkrygen *Brieven van Manumissie* voor de hem in eigendom aankomende slavin RUFINA, oud 9 jaren, dochter van DOMINGA IPOLITA, zoo is het, dat de HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber goedgevonden heeft zulks algemeen bekend te maken en een iegelyk, die eenig regt of pretentie op de gemelde slavin mogt sustineren, opteroepen, om binnen den tyd van *drie weken*, na dat deze bekendmaking voor het eerst in de openbare dagbladen zal zyn geplaatst geweest, van hun vermeend regt of pretentie ter Koloniale Secretary dezes eilands aanteekening te doen; zullende, na verloop van dien tyd, de vereischte brieven van Manumissie verleend worden.

De Koloniale Secretaris,
I. J. RAMMELMAN ELSEVIER Jr.

Ontdekkingsreize naar de Zuidpoolstreken.

Onlangs zyn de beide schepen *Erebus* en *Terror*, welke op hooger last, onder de bevelen van kapitein *James Ross* en van Kapitein *Crozier*, eenen ontdekkingstogt naar de Zuidpoolstreken hebben gedaan, te Falkstone binnengeloopen. Reeds zyn er belangryke en uitvoerige mededeelingen nopens deze reizen bekend gemaakt, welke (zoo zy door het authentiek verslag bevestigd worden) regt geven, om dezen kruistogt niet slechts den langdurigsten, maar ook den gelukkigsten en den vruchtrykstsen van alle sedert *Cook* naar het Zuidelyk halfrond uitgezonden expeditiën te noemen. Het volgende is een uittreksel uit die berigten:

Den 29 September 1839 verlieten de *Erebus* en *Terror* Engeland. Na onderscheidene waarnemingen by Madera, Praya en Trinidad, bereikte zy den 31 January 1840 St. Helena. Hier werd een magnetisch observatorium opgerigt. Men vertrok van daar den 8 February, en kwam by de Kaap de Goede Hoop den 17 Maart aan. Men deed hier onderzoek naar de temperatuur en de specifieke zwaarte der zee, tot op 600 vademen diepte. Van hier koos men den 3 April zee, en kwam den 12 Mei in de Kergeulensbaai. Den 29, de dag tot gelyktydige waarnemingen op verschillende plaatsen bepaald, werd gedurende 24 uren van de proeven met magnetometrische werktuigen, om de 2½ minuut, aanteekening gehouden. Gelukkig had er juist een zoogenaamde magnetische storm plaats, welke ook op onderscheidene plaatsen is opgemerkt, en daar deze hier even als elders (in Canada b. v.) op de werktuigen zich deed gevoelen, verkreeg men een stellig bewys voor de ontzettende uitgebreidheid der magnetische werkingen, die de as der aarde met eene snelheid doorloopen, welke aan die des lichts en der electriciteit gelyk staat. Na een langdurig oponthoud in de wateren van van Diemensland, wendde de expeditie zich naar de Aucklands-eilanden, waar in November 1840 eene reeks magnetische waarnemingen voltooid werd.

Van hier begon eerst de eigenlyke togt naar de Zuidpool. Kapitein *Ross* had het plan gevormd, om tusschen den koers van den Russischen ontdekker *Bellinghausen* en dien van *Cook* het midden te houden en dan zuid-westwaarts op de Poolstreken aan te sturen. Den 12 December verliet hy de Aucklands eilanden, en op nieuwjaarsdag 1841 stevende de expeditie tusschen hooge ysbergen door den Zuidpool-cirkel binnen. Onophoudelyke sneeuwbuijen, zware nevels en windstilten maakten de vaart door het ys uiterst bezwaarlyk; eerst den 9 January bereikten de schepen weder een open vaarwater en stevenden toen onbelemmerd op de magnetische pool aan. Den 11 January werd op 70 gr. Z. breedte en 172 gr. O. lengte regt voor hen, tusschen de plaats, waar zy zich bevonden en die van de pool, land ontdekt, het zuidelykste, hetwelk tot heden gezien is. Het verhief zich tot eene hoogte van 9000 tot 12,000 voet, schitterende van onafzienbare sneeuwvelden en glinsterende gletsers. Het was echter onmogelyk, den vasten wal te bereiken; de kusten waren ontoegankelyk en door eenen muur van ysbergen omsloten. De koers werd daarop Z. O. waarts genomen, en men ontdekte onderscheidene kleine eilanden. Op een van deze gingen de beide gezagvoerders aan land en namen het voor Koningin *Victoria* in bezit. Het ligt op 71 gr. 56 min. O. lengte en bestaat geheel uit vulkanische rotsen. Kapitein *Ross* besloot nu, zoo ver hy konde, zuidwaarts voort te dringen, om, zoo mogelyk, de magnetische pool te passeren, die, volgens onderscheidene gecombineerde waarnemingen, omstreeks 76 gr. Z. breedte moest liggen, en van daar westwaarts koers te zetten.

Den 22 January bereikte kapitein *Ross* den 72sten graad, de hoogste zuidelyke breedte, tot welke iemand tot nog toe was doorgedrongen. Hier ontmoette men de gewone belemmeringen, zuidelyke stormen, nevels, sneeuwjagten, enz. Men ging echter voort de kusten van het ontdekte land te onderzoeken, landde den 27 January op een vulkanisch eiland en ontdekte daags daarop eenen meer dan 12,000 voet hoogen vuurspuwenden berg, aan welken den naam *Erebus* werd gegeven. Den 19 February eindelyk bevonden de reizigers zich op 76 gr. Z. breedte en 164 gr. O. lengte. Daar alle pogingen om hier aan land te komen vruchteloos bleven, en het goede saizoen nagenoeg verstreken was, besloot men van hier de terugreis aan te nemen. Het geheele nieuw ontdekte land, dat zich van 70 tot 79 graden uitstrekt, werd Victoria-land genoemd. Den 4 Maart passeerde men weder den Poolcirkel op de hoogte, waar vroeger de luitenant Wilkens een Zuidelyk vastland meende te hebben ontdekt; alle nasporingen echter hiernaar bleven vruchteloos, en men kwam tot de overtuiging, dat dit land in het geheel niet bestaat, en dat *Wilkens* waarschynlyk door nevelbanken bedrogen is geworden. Westelyk voortstevenende, bereikte men het punt, waar, volgens onderstelling van professor *Gauss*, de magnetische pool zoude zyn, welke evenwel onjuist bleek te wezen. Den 4 April zette men koers naar van Diemensland, van daar naar Sidney en de Eilandenbaai, tot het voortzetten der magnetische en meteorologische waarnemingen.

Den 23 November 1641 werd een nieuwe ontdekkingstogt ondernomen, doch eerst den 1 January 1842 gelukte het weder den poolcirkel te passeren. Daarop had men gedurende langen tyd met ysbergen en aanhoudende stormen te kampen, zoodat de schepen meermalen in het grootste gevaar verkeerden; eerst den 2 February kwam men weder in open water, niet meer dan 10 dagen voor den datum, waarop men in het vorige jaar tot den terugkeer besloot. Nu evenwel waagden de reizigers het, nog verder voort te dringen.— Den 22 February bereikten zy de plek, waar de vroegere onderzoekingen waren afgebroken. Met hevigen wind slaagden zy er in, nog 130 mylen verder voort te steven, doch toen werd alle inspanning vergeefs. Zy besloten dus tot de terugreis en zetteden regtstreeks op Kaap Hoorn. Na eene allermoeijelykste, dikwyls gevaarlyke vaart, bereikte men Rio Janeiro, kalfaatte de schepen en bragt alles voor eenen derden togt in gereedheid. Deze werd den 17 December ondernomen, gaf tot vele nieuwe, minder bepaald aangewezen ontdekkingen aanleiding, maar was door stormen en ysschotsen bezwaarlyker, dan een der vorige, zoodat men den 4 February 1843 pas den 56sten graad Z. br. bereikt had. Den 22 dito erlangde *Ross*, ten gevolge van verschillende en aanhoudende waarnemingen, de byna onbetwistbare zekerheid, dat men tot nog toe ver-

keerdelyk (even als in het Noorden) het bestaan in het Zuidelyk halfrond van twee magnetische polen had aangenomen, en bovendien de bevestiging van zyne vroegere resultaten omtrent de ligging van deze enkele pool. Den 25 Maart zagen de reizigers den laatsten ysberg, en den 4 April bereikten zy de Kaap de Goede Hoop.—Nu werd nog eens de reeks der magnetische observatiën op St. Helena, Ascension en te Rio-Janeiro herhaald en van hier eindelyk de steven huiswaarts gewend.

Met byzondere eer en lof werd Kapitein *Ross* te Londen ontvangen. De eerste lord der admiraliteit, *Carl Huddington*, betuigde den koenen reiziger, namens en in tegenwoordigheid van het geheele collegie, op eene plegtige wyze, dank voor de uitstekende diensten, die hy met de zynen aan het vaderland en de wetenschap had bewezen. En zekerlyk, de aardrykskunde, de natuurkunde, maar vooral het onderzoek naar het nog zoo geheimzinnige aardmagnetismus, zyn aan deze togten ontdekkingen verschuldigd, die dezelve door alle tyden heen eene uitstekende plaats zullen doen toekennen onder de reusachtige ondernemingen, waartoe gloeijende zucht naar kennis en onverzettelyken moed den mensch kunnen aanzetten.

Parys. Het schynt, gelyk in der tyd gezegd geworden is, dat, by de zamenkomst tusschen de Koningin en de Fransche Prinsen, die afgezonden geworden waren, om haar tot de overkomst te noodigen, H. M. aan den Prins *van Joinville* en den Hertog *van Aumale* gezegd had, dat zy zeer veel genoegen zou vinden in Parys te kunnen bezoeken, maar dat zy de noodiging niet kon aannemen zonder een besluit van den raad harer ministers. Deze magtiging nu is haar uitdrukkelyk geweigerd geworden. Het Engelsche kabinet heeft gevreesd zich te zeer aan verantwoordelykheid bloot te stellen, door te gedoogen, dat de Koningin zich zoo ver uit hare staten verwyderde; het was reeds veel, haar te veroorloven, zich naar het kasteel van Eu te begeven.

Ondertusschen zou de Koningin van Engeland geen regt hebben zich te beklagen, dat de constitutie van haar land haar minder vryheid van beweging liet, dan andere souvereinen genieten. De Braziliaansche staatsregeling is nog veel strenger; zy veroorlooft den Keizer niet, zich verder dan zes uren van zyne hoofdstad te verwyderen, anders dan met verlof van den senaat. Gaat hy deze grens te buiten, dan zyn de ministers daarvoor verantwoordelyk; wordt hy vermoord, dan kan men hen doen ophangen.

Toen, tydens de komst van den Prins *de Joinville* te Rio-Janeiro, de Keizer zich aan boord van de *Belle Poule* begeven had, ontving hy by zyne wederkomst een vry ernstig vertoog van zyne ministers.—Men herinnert zich, dat het wel inzonderheid, omdat hy Rio Janeiro verlaten had, geweest is, dat Don *Pedro* het ryk van Brazilie verloren heeft. Toen hy terugkwam was de omwenteling volbragt."

Parys, 8 *Dec.* Eene afschuwelyke misdaad is gisteren te St. Denis gepleegd.—Een jong heer, genaamd *Victor Lachet*, oud 27 jaar, van een zachtaardig en beminnelyk karakter, was op weg naar Parys, toen hy onverwachts door een persoon, die hem achter op kwam, tegen het lyf werd geloopen.—"Waarom loopt gy my tegen het lyf?" vraagt *Lachet*; "is de weg voor ons twee dan niet breed genoeg?"—"Zyt gy nog niet te vreden?" roept hem de aanvaller, en te gelyk eene dreigende houding aannemende, zegt hy: "Welaan! ik zal je nog wat voor je geld geven." *Victor* dit ziende, gaat achteruit, om zich in verdediging te stellen; maar de ellendige, die hem had aangevallen, wiens robuste kracht hem vermetel maakte, werpt zich op den jongeling, neemt hem geheel van den grond op en draagt hem zoo midden op den straatweg, waar op datzelfde oogenblik een zwaar beladen wagen voorby reed.—"Genade! genade!" roept de ongelukkige *Lachet*, "vermoort my niet." Maar de moordenaar luistert naar niets; hy sleept zyn slagtoffer met zich voort, en werpt het onder een der wielen van het voorbygaand voertuig. Een verschrikkelyk gekraak laat zich hooren. *Victor Lachet* leefde niet meer; het rad had zyn hoofd vermorseld. Op hetzelfde oogenblik gearresteerd, is de moordenaar naar Parys vervoerd en aan de policie overgeleverd.—*Gaz. de Trib.*

Uit opgemaakte staten blykt het, dat de stad Parys jaarlyks in het onderhoud van tusschen twintig en vyf en twintig duizend vondelingen, verlaten kinderen en weezen te voorzien heeft, van welke ieder jaar tusschen de drie en vier duizend sterven.

Brussel, 27 *Nov.* De berigten uit onze nieuwe Belgische kolonie te St. Thomas, luiden niet ongunstig. Zie hier onder anderen een uittreksel van eenen brief van den Heer *Tielemans*, die als doctor derwaart gezonden is, aan zyne familie:

St. Marie, 5 *Sept.* "Ik neem de gelegenheid te baat, om u eenige regels te schryven. De man, die u dezen brief zal overhandigen is myn kok geweest; sedert lang door eene ernstige ziekte aangetast, verlaat hy het land met eenige kolonisten, die zich verbeeld hadden, dat zy in Amerika drinkend en slapend den kost zouden vinden. Ziedaar de ware reden van hun terugkeeren. Wy hebben hier volstrekt geen luijaards of dronkaards noodig. Gelooft niets van wat zy u van het land zullen kunnen vertellen. Ik voor my, ik kan niet anders dan herhalen, dat het uitmuntend is en niet ongezond, voor wie er geregeld wil leven. Het is buiten kyf, dat wy de drie eerste jaren met vele moeijelykheden te worstelen zullen hebben, maar is dit, ook in Europa, niet veeltyds het lot, hebben wy daar onder anderen niet met het gure jaargetyde te kampen, terwyl men hier aanhoudend zomerweder geniet, hetgene ik voor my, ver boven de winters van ons klimaat verkies. Voor een luijaard is het overal te koud of te warm."

Londen. Men verhaalt hier tegenwoordig de volgende anecdote. Op zekeren avond werd er in het parlement een ontwerp van wet behandeld, tot strekking hebbende de nachtwachts te verpligten, over dag eenige uren te slapen, ten einde des nachts des te waakzamer te kunnen zyn.—Een der leden stond op, en zeide: "Ik verzoek de kamer, ook my in die wet te willen begrypen; ik ben een martelaar van de jicht, die my verbiedt nacht of dag eenige rust te genieten, en het zou my niet ongevallig zyn, my, by eene wetsbepaling tot het slapen gedurende eenige uren, te zien dwingen." Dit amendement verwekte een algemeen gelach, en de geopende beraadslaging bleef zonder verder gevolg.

KOLONIALE SECRETARY.

Curaçao den 22 Maart 1844.

NAMENS den HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber dezer kolonie wordt by deze bekend gemaakt, dat de zetting van het brood voor de volgende week, eindigende den 30 dezer als volgt is bepaald: het brood van vyftien Cents moet $20\frac{1}{2}$ Oncen wegen en van mindere pryzen naar evenredigheid; zullende het zoogenaamde fransche brood van den voormelden prys een once minder mogen wegen; op pœne als by de Publicatie van den 16 Maart 1824 is vastgesteld.

De Koloniale Secretaris,
I. J. RAMMELMAN ELSEVIER Jr.

OPROEPING.

KOLONIALE SECRETARY.

Curaçao den 21 Maart 1844.

DE persoon van *JUAN MICHIEL MARKIES*, burger en inwoner van dit eiland, by rekweste aan het Bestuur dezer kolonie verzocht hebbende, een legaal bewys van eigendom van het stuk gronds en daarop staande gebouw, gelegen aan de Overzyde dezer haven, op de plaats bekend onder den naam van *MAKAJA*, bewesten het huis No. 356 van *CONSTANTINUS L. DE WINDT* en beoosten van dat onder No. 357 van *JACOB JACOBS*, zoo worden, alvorens te disponoren, door den HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber by deze opgeroepen allen die vermeenen mogen zich tegen de inwilliging van dat verzoek te moeten verzetten, om daarvan binnen den tyd van veertien dagen, en dus voor of uiterlyk op den 4 April eerstkomende, van dit verzet ter Koloniale Secretary te doen blyken; zullende, anders door het Bestuur by deze worden beschikt zoo als hetzelve zal vermeenen te behooren.

Namens den HoogEd. Gestr.
Heer Gezaghebber,
De Koloniale Secretaris,
I. J. RAMMELMAN ELSEVIER Jr.

Gouvernements Wissels.

OP autorisatie van den HoogEd. Gestr. Heer Gezaghebber dezer kolonie wordt bekend gemaakt, dat er op aanstaanden Maandag, den 25 dezer, verkocht zullen worden Wissels op het Ministerie van Kolonien, ten bedrage van *Dertien duizend Gulden*, betaalbaar zes maanden nazigt, bestaande in stellen van *ƒ* 1000.— met bepaling, dat het aanbod van agios in decimalen met geheele centen te berekenen, zal worden aangenomen.

Die daartoe gading hebben kunnen zich ter Administratie van Financien met beslotene biljetten vervoegen op den bovengezegden datum, des morgens uiterlyk te elf ure.

Curaçao den 22 Maart 1844.
De Administrateur van Financien,
J. PH. BOSCH.

Verkoop van Zout te Bonaire.

HET Gouvernement dezer kolonie zullende overgaan tot den publieken verkoop van Zout te Bonaire, op Maandag, den 1 April aanstaande, zoo wordt daarvan mits deze openlyke kennisgeving gedaan; kunnende de voorwaarden eenige dagen te voren by de Administratie van Financien vernomen worden.

Curaçao den 22 Maart 1844.
De Administrateur van Financien,
J. PH. BOSCH.

Publieke Inschryving voor Tarwe Meel.

BENOODIGD zynde tot het bakken van brood voor het Garnizoen, enz. eene hoeveelheid van meer of min 6000 *ponden Tarwe Meel*, gaaf en goed, leverbaar in het Magazyn binnen het fort Amsterdam, zoo zal aan den voordeeligsten inschryver voor het Gouvernement, die leverancie worden verleend.

De biljetten van inschryving zullen op Maandag, den 25 dezer, tot des voormiddags te 11 ure, ter Administratie van Financien worden aangenomen.

Curaçao den 22 Maart 1844.
De Administrateur van Financien,
J. PH. BOSCH.

LYST van de ter Koloniale Secretary liggende onafgehaalde brieven, aangebragt sedert de laatste acht dagen.

Brandao en Penso.	Whiting &co.
Juan Soto.	W. H. Lauson.
Elias Penso.	J. B. Wolff.
Hicks & Swift.	Meriam Ezra.

Curaçao den 22 Maart 1844.
De Commis, belast met de post-directie,
C. GORSIRA.

OPROEPING.

DE ondergeteekenden Weesmeesters der Nederlandsche Portugesche Israëlitische gemeente in deze kolonie roepen hierby op de Crediteuren van den Boedel van Mejufvrouw *ABIGAEL VAN JACOB JESURUN*, om binnen den tyd van vier weken, van heden afterekenen, hunne vorderingen ten laste gemelden Boedel by hen inteleveren; en de genen, die aan meergemelden Boedel verschuldigd zyn, worden hierby aangemaand om betaling te komen doen.

Curaçao den 22 Maart 1844.

JB. VAN JEOS. NAAR.

H. COHEN HENRIQUEZ.

M. & H. C. HENRIQUEZ zullen op aanstaanden Woensdag, den 27sten dezer, by publieke opveiling doen verkoopen:

Eene party drooge goederen—Glaswerk—Uurwerken— Spiegels — Wieg Stoelen—Meel—Provisie en onderscheidene andere artikelen.

Curaçao den 22 Maart 1844.

BEVALLEN te St. Eustatius, den 15 January, van eene dochter, Mevrouw H. A. ROMER, Echtgenoot van den Heer A. H. BISSCHOP GREVELINK.

CURAÇAO.

SCHYNGESTALTEN DER MAAN.

MAART 1844.

V. M. Maandag den 4 te 4 u. 25 m. 'snamiddags.
L. K. Maandag den 11 te 8 u. 42 m. 'smorgens.
N. M. Maandag den 18 te 7 u. 40 m. 'savonds.
E. K. Dingsdag den 26 te 12 u. 24 m. 'snachts.

Met leedwezen lezen wy in de *United Service Gazette* van den 13 en 20 January jongstleden de berigten over den brand van het Hotel des Ministers van Marine, waarby Zyne Excellentie de Heer Vice Admiraal RYK al zyne bezittingen in dat gebouw heeft verloren. Deze berigten luiden als volgt:—

" 'sGRAVENHAGE, 9 *Jan.* Gisteren avond om zes ure geraakte, door de onvoorzigtigheid van eene dienstbode, het raam gordyn des Hotels van Zyne Excellentie den Minister van Marine, op het Voorhout, in brand. De vlammen verspreidde zich weldra met zoodanige snelheid, dat de minister geen tyd had om iets te redden behalve zyne familie. De onderscheidene brandspuiten waren onverwyld op de plaats; de brand verspreidde zich dermate, dat men voor een tyd lang beducht was, dat het gebouw Diligentia, ook vernield zou worden; gelukkiglyk echter werd de voortgang der vlammen naar die rigting gestuit, waardoor de spuitgasten vrye handen hadden om ten minste een gedeelte des Hotels van het departement van Marine te redden. Te een ure 's nachts overmeesterde men de vlammen, maar toen was reeds de helft van dat schoone gebouw, bevattende al de kantoren van Marine, benevens het gansche door den Minister bewoonde gedeelte, vernield.

"Zoo dra de brand gezien werd van het Paleis, begaf zich Z. M. de Koning, vergezeld van Hoogstdeszelfs Aides-de-Camp, naar de plaats en werd weldra gevolgd door zyne drie zonen en van Prins Frederik. De tegenwoordigheid van Zyne Majesteit en de Prinsen bragten veel toe om den yver van de spuitgasten aantemoedigen. De Prinsen legden grooten moed aan den dag en stelden zich zelven zoodanig bloot, dat Zyne Majesteit voor hen beducht was. — Zyne Majesteit keerde niet terug naar zyn paleis, voor dat alle vrees verdwenen was, dat de brand zich verder zou verspreiden.

"Een brief uit 's Gravenhage van den 10 dezer vermeldt: "De Minister van Marine heeft alles verloren door den brand, welke zyne woning geheel vernield heeft. Hy was genoodzaakt denzelfden nacht met zyne vrouw, die ongesteld was, en zyne twee dochters wykplaats te zoeken in een publiek Hotel. Den volgenden dag ontving hy eene uitnoodiging om in het paleis, digt by het koninklyke paleis, toebehoorende aan Zyne Majesteit, zyn intrek te nemen. By de aankomst in het paleis vond de Vice Admiraal Ryk, op eene tafel in een der vertrekken, een zakboekje, bevattende banknoten ten bedrage van *f* 25,000, en in eene garderobe een aantal kostbare zyden, fluwelen en satynen stoffen voor kleedingstukken voor Mevrouw Ryk en hare dochters.""

In de *United Service Gazette* van den 27 January, vinden wy het volgende artikel over NEERLANDS FINANCIEN:—

" 'sGRAVENHAGE, 20 *Jan.* De Staats Courant bevat de volgende wetten over het budget van de jaren 1844 en 1845. Het geheele bedrag der uitgaven voor 1844 is geraamd op 70,264,971 gulden en 26 centen; en voor 1845 op 69,901,143 gulden en 87 centen. De middelen, welke voor deze twee jaren gestemd zyn, zyn echter niet toereikend om die uitgaven te bestryden. Het te kort over 1844 bedraagt 5,193,707 gulden, en dat over 1845, 4,829,880 guldens, makende een geheel bedrag van 10,023,587 gulden, waarin nog voorzien moet worden.

"Gisteren in de tweede kamer der Staten Generaal werden er vyf verzoekschriften ontvangen tegen de voorgestelde wet van belasting op inkomsten.

"Het rapport van de centrale sectie op het voorstel van wet ter voorziening in het te kort van het budget over 1844 en 1845 zyn onder de leden uitgedeeld. 45 leden namen in de sectien deel in het onderzoek van het ontwerp van wet. De eerste kwestie was: of de voorgestelde maatregels doeltreffend zullen zyn tot regeling onzer finantien op een duurzamen voet, zoo wel om in het te kort van vorige jaren te voorzien, als om de uitgaven met de inkomsten gelyk te stellen, ten einde verdere te kort voortekomen.

"Naar het oordeel der meerderheid van de leden is dit het voornaamste vraagstuk, dewyl het van deszelfs oplossing zal afhangen of zy voor of tegen de wet zullen stemmen; het moet een krachtdadig middel aanbieden om den belemmerden staat onzer finantien te herstellen.

"Men was echter algemeen van gevoelen, dat zulks niet het geval zal zyn; en vele leden konden hunne vrees niet verbergen, dat, ofschoon de berekeningen, gemaakt door het gouvernement, naauwkeurig mogten zyn, en veronderstellende, dat al de begrootingen juist mogten uitvallen, er niettemin voor 1846 een te kort zal zyn, hetwelke het opleggen van nieuwe lasten zal vorderen. Dit te kort wordt door de kamer begroot, voor 1846 en volgende jaren, op 100,000 guldens 'sjaars. Maar daarby nog vreest men, dat zekere takken van inkomsten te hoog berekend zyn, en dat eenige onberekenbare uitgaven er niet inbegrepen zyn. De kamer is dus van gevoelen, dat eene vrywillige geldleening zeer wenschelyk zal zyn. De kamer bragt ook by het gouvernement in overweging, of er geen matigen impost op koffy en thee kon gelegd worden."

In den loop der week is alhier een vaartuig van de stad Santo Domingo aangekomen, brengende de tyding, dat alles er rustig was. Wy hebben ook een brief gelezen, gedagteekend Santo Domingo 10 Maart, waarin men meldt, dat alles er rustig was; dat er vooreerst geen vrees bestond voor eenen aanval der Haytianen; want deze zouden, om Santo Domingo wederom te onderwerpen, eene krygsmagt van niet minder dan 30,000 man noodig hebben. Zoo magtig en veilig acht men zich te Santo Domingo.

Eene proclamatie van den 4 dezer, van den franschen Consul te Santo Domingo, getuigt echter niet van de groote gerustheid der inwoners van Santo Domingo, maar wel dat er onrustbarende geruchten in omloop waren, en wel, dat de gemelde Consul het voornemen zou hebben om te vertrekken. Dientengevolge stelde de Consul de fransche onderdanen en de onderdanen van andere mogendheden, die zich onder zyne bescherming geplaatst hebben, gerust met de verzekering, dat hy zynen eervollen post niet verlaten en hen alle bescherming verleenen zou. Hy maant hen ook aan, namelyk de laatsten, om volkomen vertrouwen te stellen, om zich te onthouden van staatkundige gesprekken, om zich bezig te houden, als te voren, met hunne gewone werkzaamheden, en om zich te verlaten op den vertegenwoordiger van het volk, onder wiens bescherming zy zich bevinden.

La Junta Central Gubernativa van de Republiek Dominicana heeft, onder dagteekening van den 9 dezer, den President der Republiek van Hayti, het Manifest van den 16 January dezes jaars, waarin de redenen der afscheuring van Santo Domingo opgegeven worden, toegezonden, met eenen brief ten geleide, waarin de Junta uit naam des volks hem te kennen geeft: "Dat zy bereid zyn aan de gansche wereld het schouwspel te geven van een volk, dat zich opoffert ter verdediging zyner regten, en dat het zich zou laten vernielen, wanneer deszelfs verdrukkers, die zich verhovaardigen vry en beschaafd te zyn, hetzelve voorwaarden mogten willen opleggen, zwaarder dan de dood zelve. Indien tegen alle billykheid en regt zy willen mogten, dat wy onze kinderen en de nakomelingschap eene schandelyke slaverny zouden overbrengen, zoo zullen wy met eene vaste volharding, alle gevaar trotserende, voor God en de menschen zweren, dat wy onze wapens ter verdediging onzer vryheid en onze regten zullen gebruiken, vertrouwende op het medelyden van den Almagtigen, die ons zal beschermen, bewerkende dat onze tegenstrevers tot eene billyke en regtmatige verzoening zullen geneigd zyn, waardoor het vergieten van bloed en de rampen van eenen oorlog, waartoe wy gedwongen worden, vermeden zullen worden.

Het haytiaansche garnizoen, hetwelk in de stad Santo Domingo lag en onder bevel van den Brigadier Generaal Desgrotte was, heeft gekapituleerd door de bemiddeling van den franschen Consul den Heer Eustache de Juchereau de St. Denis, Ridder van het Legioen van Eer en Officier der Koninklyke orde des Bevryders van Griekenland.

Deze kapitulatie is gedagteekend den 28 February en bevat 10 artikelen, waarby veiligheid van personen en goederen gewaarborgd en de vryheid toegekend wordt om uit Santo Domingo te kunnen vertrekken zonder eenige hindernis. Degenen, die St. Domingo willen verlaten, zoo wel burgers als militairen, vermogen zulks te doen, doch eerst na verloop van 10 dagen, na de kapitulatie.

By art. 7 wordt bepaald, dat de wapens van het garnizoen aan den Franschen Consul zullen overgeleverd worden, welke dezelven aan de soldaten van het haytiaansche regement zal terug geven, wanneer zy naar hunne haardsteden terug keeren. De officieren zullen hunne wapens blyven behouden.

De in Ierland genomen en welgelukte proeve, om op de spoorwegen stoomkracht door dampkrings-drukking te vervangen, schynt eene gewigtige omwenteling in die wyze van vervoer te voorspellen, met al de voordeelen van vermeerderden spoed en verminderde kosten. Het *Journal des Débats* heeft in zyn nommer van den 31sten Augustus daaraan een artikel gewyd, hetwelk wy, hoezeer het nog al uitvoerig is, om het gewigt van het onderwerp hier willen overnemen:

"De wereld der publieke werken is op dit oogenblik in opschudding gebragt door eene nieuwe uitvinding, welke, naar hetgeen de daarstellers er van zeggen, bestemd schynt om eenen volstrekten ommekeer in den aanleg en de dienst der spoorwegen te weeg te brengen, en die reeds met goeden uitslag in Engeland eene eerste proeve doorstaan heeft. De verdiensten der wegen van gemeenschap, welke men zoo te regt bewondert, hangen van twee oorzaken af: vooreerst rollen de wielen der waggons, in plaats van zich op een' steen- of straatweg te bewegen, over de gladde oppervlakte van een yzeren scheen en ontmoeten daardoor eenen wederstand, geringer dan anders in de verhouding van een tot omtrent tien. Hieruit ontstaat eene eerste aanzienlyke bezuiniging van trekkingsvermogen. Ten anderen worden de paarden daarby door werktuigen vervangen, die hunne beweegkracht voor geringer prys leveren en gemakkelyker voor eene zeer groote snelheid vatbaar zyn. Zeer moeijelyk is het, om door middel van paarden aan rytuigen eene snelheid van meer dan 20,000 ellen in het uur te geven; gemakkelyk verkrygt men eenen dubbel snellen spoed met locomotief-machinen, gelyk zy thans ingerigt zyn.

"Doch de spoorwegen, volgens het tegenwoordige stelsel aangelegd, zyn niet vry van nadeelen en zelfs van gevaar. Derzelver eerste daarstelling is uiterst kostbaar en het onderhoud mede zeer duur. Men moet niet rekenen, dat de aanleg, door elkander gerekend, minder dan 400,000 francs per duizend ellen kosten zal. Dit is het bedrag, hetwelk de weg naar Orleans gevorderd heeft, een weg, die door een daartoe uiterst gunstig gelegene landstreek loopt en welks uitvoering aan eenen ingenieur was toevertrouwd, van eene verdienste, zoo als er zelden gevonden worden.— Menig Engelsche spoorweg, die van Londen naar Birmingham by voorbeeld, heeft ten minste 800,000 fr. gekost. Men weet, dat een koninklyke of groote ryweg door elkander 20,000 fr. per duizend ellen kost, en meer dan een departement legt zyne, zeer goed gemaakte steenwegen aan, tegen 3 à 4 duizend francs.

"De geweldige kosten, welke de aanleg van spoorwegen vordert, worden veroorzaakt door het stelsel, volgens hetwelk men zich de beweegkracht verschaft. Dezelfde oorzaak oefent eenen ongelukkigen invloed op het gebruik dier wegen zelf. De locomotiven, dat is de zich zelve, met den trein dien zy slepen, verplaatsende machines, hun standpunt daartoe op de rails moetende nemen, oefenen eene trekkracht geëvenredigd aan den vat, dien zy achter elkander hebben, op de onderscheiden punten der rail-lynen, naar mate zy dezelve bereiken. Daar nu die vat weder geëvenredigd is aan hun gewigt, maakt men ze zeer zwaar om die werking daarvan te versterken; maar alsdan werken zy ook des te beschadigender op den weg, en op dat deze die zware rytuigen zou kunnen torschen, moeten de rails massief zyn en op een sterk fundament met zorg vastgehecht worden. Dit is eene oorzaak van kosten, en het is echter niet de zwaarste.

"Met locomotieve machines moet de weg omtrent waterpas zyn. Ware by dit niet, dan zouden de wielen der sleepmachines, op de gladde oppervlakte der rails, die door de wryving met elken dag nog gladder wordt, uitglippen. Hieruit ontstaat de noodzakelykheid om den grond te evenen, de hoogtens te slechten, bergen te doorboren, valleyen op te vullen. Men kan zelfs het hulpmiddel niet te baat nemen, om den weg rondom in plaats van over het beletsel te leiden, want de locomotief is moeijelyk tot eene andere beweging dan de regtstreeksche te brengen. Deze noodwendigheid om den weg in eene zoo veel mogelyk waterpasse en regte lyn aan te leggen, maakt de spoorwegen oneindig kostbaarder en in bergachtige landen geheel onuitvoerlyk.

"De uitvinding, die thans in Ierland by Dublin, tusschen Kingstown en Dalkey beproefd geworden is en reeds by Londen, te Wormwood Scrubs, op eene kleine schaal, beproefd was, bestaat om de treinen in beweging te brengen door middel niet van locomotieve, maar van vaste machines. Reeds had men op onderscheiden spoorwegen, daar waar de helling te steil was, om door locomotieven te boven gekomen te worden, zyne toevlugt tot vaste machines genomen. Eene menigte spoorwegen hebben hellende vlakken, waar op deze wys de dienst verrigt wordt door eene vaste stoommachine, welke een kabel trekt, waaraan de trein gehecht is, en zelfs te Londen, op eene plaats waar geene hoogten zyn, maar de grond volkomen waterpas is, te weten aan den kleinen weg van Blackwale, wordt, om de ongelukken te voorkomen, uit de ontmoeting van aldaar zeer druk rydende treinen voortkomende, van eene vaste stoommachine gebruik gemaakt, die langs den geheelen lyn een kabel zonder eind in beweging brengt, waaraan zoo veel rytuigen men wil vol reizigers gehecht worden. Doch deze wys van trekking heeft mede hare nadeelen. De trekkracht plaatst zich aan het verste gedeelte van den kabel slecht voort, zoodra deze eene lengte van 1000 a 1500 ellen te boven gaat. Men heeft dus de oplossing van het vraagstuk te Wormwood-Scrubs en te Kingstown op eene andere wyze beproefd.

"Aldaar heeft men de dampkrings-drukking aangewend. De dampkring namelyk, drukkende op de oppervlakte van eenen zuiger, aan welks anderen kant de lucht door eene stoompomp verdund geworden is, heeft er het lompe trekmiddel van een' kabel vervangen. Ieder een weet, dat de dampkring, door zyne zwaarte, op elk punt van de oppervlakte des aardbols eene drukking oefent, nagenoeg gelykstaande met de zwaarte van eene kwik-kolom 76 N. duimen hoog.— Die drukking, in alle rigtingen en op alle in- zoo wel als uitwendige oppervlakten, die eene gemeenschap, hoe gering ook, met de lucht hebben, werkende, houdt by elk ligchaam zich zelve in evenwigt en wordt daardoor in gewone gevallen niet bemerkbaar. Maar heeft een ligchaam aan een van deszelfs kanten gemeenschap met eene luchtdigt geslotene ruimte en begint men nu in die ruimte de lucht te verdunnen, als dan zal zulk een ligchaam, op hetwelk de dampkringsdrukking nu niet meer ter wederzyde in gelyke mate werkt, eene neiging verkrygen om zich naar dien kant te bewegen, waar men de lucht verdund heeft. Dit is het geheim der verschynselen, welke men by natuurkundige proeven met de luchtpomp te weeg brengt. Reeds by het eerste ontwerpen van spoorwegen had het denkbeeld eener dampkringsbaan de Engelsche ingenieurs getroffen.— En zelfs eenige jaren voor de uitvinding der locomotief had men eenen spoorweg in voorslag gebragt, die, met de rytuigen, welken hy dragen moest in eenen gegoten cylinder geplaatst zou geworden zyn, ruim genoeg om dezelve te omvatten. Onder dezen vorm was blykbaar het ontwerp van eenen dampkrings-spoorweg eene gekheid, want hoe kon men zich eenen cylinder van gegoten yzer verbeelden, vyftien á twintig voeten in diameter, en liggende den geheelen afstand langs van Londen naar Liverpool? Onder de handen van twee Engelsche ingenieurs, de Heeren *Clegg* en *Samuda*, heeft dit dolle plan een gelukkige gedaante-wisseling ondergaan. Hun atmospherische toestel bestaat in eenen op den grond liggenden cylinder van zes en veertig Ned. duimen diameter, in welken een zuiger van de eenvoudigste gedaante geplaatst is, zoo min mogelyk vatbaar om door wryving te slyten. Een stoomwerktuig, dat onophoudelyk uit den cylinder, door een van deszelfs uiteinden, de lucht weg pompt op gelyke wys als een gewone brandspuit het water op zuigt, brengt in dat gedeelte van den cylinder eene luchtverdunning te weeg, ten gevolge van welke de zuiger, wykende voor de dampkrings-drukking, die nu, zonder tegendruk, op de andere zyde werkt, met snelheid naar de zyde voortloopt, langs welke de lucht wordt uitgezogen. De rytuigen staan, op gewone rails, ter regter en linker zyde van dien cylinder. Een yzeren stang op onveranderlyke wys aan den zuiger verbonden, steekt boven uit den cylinder door de opening eener spleet, die langs deszelfs geheele lengte voorloopt, en in welke niettemin, ten gevolge van een zeer schrander uitgedacht zamenstel van inrigtingen, de buitenlucht niet kan indringen om de daargestelde verdunning vruchteloos te maken. Aan dezen yzeren stang hecht men den trein rytuigen. Deze inrigtingen zyn het, waarin de groote verdienste der uitvinding van de Heeren *Samuda* en *Clegg* bestaat. Wy zullen hier niet beproeven dezelve te beschryven; de wetenschappelyke tydschriften hebben er onlangs de, door platen verzelde, omstandige beschryving van gegeven, en een geleerd ingenieur, de Heer *Teisserenc*, heeft het geheel van het atmospherisch mecanismus van Wormwood Scrubs tot stof van eene Memorie genomen, welke hy aan den minister der publieke werken gezonden heeft, en deze volyverig publiek heeft gemaakt.

"Dit stelsel is het, dat tusschen Kingstown en Darky, op eenen afstand van 3000 ellen, andermaal beproefd is. Zie hier de voordeelen, op welke de ontwerpers, als aan hunne uitvinding byzonder eigen, aanspraak maken.

"De kosten van eersten aanleg zouden minder zyn. Dit is onbetwistbaar; men zou niet meer tot uiterst geringe hellingen noch tot kromten van eenen grooten straal beperkt wezen. Men zou de gewone helling der rywegen kunnen volgen, en in Frankryk, waar de koninklyke wegen eene overmatige breedte hebben, zou het in de meeste gevallen gemakkelyk zyn, den spoorweg aan eene der lage zyden van die heerbaan, of wel, zoo men er op gesteld was om twee sporen te hebben, dat echter veel minder noodig zou worden, langs beide de zyden te doen loopen. Tegenwoordig, zoo men op eenen spoorweg eene helling van twee honderdsten gedoogde, zou de vermindering der werkelyke kracht, welke de locomotief kan oefenen, twee derden zyn, dat wil zeggen dat, om denzelfden tegenstand te verwinnen, men alsdan drie machines, in plaats van twee, zou behoeven. Met eenen atmospherischen spoorweg is de trekkracht des zuigers van de helling onafhankelyk en hangt slechts af van de mate van luchtverdunning in den cylinder. Waar is het, dat de tegenstand, die door den in beweging te brengen last vertegenwoordigd wordt, met de helling vermeerdert; maar die vermeerdering is dezelfde, wanneer men de locomotief en wanneer men het atmospherische stelsel aanwendt. Alles in rekening gebragt zou, by eene snelheid van 32,000 ellen, met krachtig werkende locomotieve machines, op eene helling van twee honderdsten, twaalf machines noodig zyn om eenen trein te slepen, welke eene eenige machine met gelyke snelheid op eene waterpas liggende baan zou voortrekken. Ook is zulk eene helling tegenwoordig niet bruikbaar. Die van één honderdste wordt reeds overgroot geacht. Met het stelsel van dampkrings-drukking, aangewend onder de voorwaarden met welke, men het van Kingston naar Darkey beproefd heeft, dat is te zeggen met eenen cylinder van 46 Ned. duimen en eene luchtverdunning van drie vyfden, zou men, al ware de helling niet slechts tot twee maar tot drie honderdsten gebragt, nog het derde deel van den trein met dezelfde snelheid voorwaarts brengen. Men zou zelfs, by dit stelsel, onder de door ons opgegeven voorwaarden, hellingen van vyfhonderdsten kunnen gedoogen en treinen slepen van 16,000 Ned. ponden zwaar. Eene helling nu van vyf honderdsten is iets ongehoords en zelfs op gewone wegen willen onze ingenieurs er geene toelaten, die vier honderdsten te boven gaat.

"De vermindering van eenen grooten trein tot het derde deel, waarvan wy zoo even spraken, of, dat op hetzelfde neêrkomt, de vermindering van elken trein tot 24,000 ponden Ned., schynt een gewigtig nadeel.— Dit is indedaad het geval op spoorwegen, die door locomotieven bediend worden. Daar is men wel gedwongen groote treinen te bezigen, omdat kleine dikwyls elkander opvolgende treinen gevaar zouden loopen elkander te ontmoeten, hetgeen ongelukken te weeg zou brengen. Op een' atmospherischen spoorweg zou de ontmoeting van twee treinen eene volstrekte onmogelykheid zyn; want de spoorweg zou in afdeelingen van een of twee uren lang gescheiden zyn, elke voorzien van eene machine om luchtverdunning daar te stellen; en op elke dier afdeelingen zou zich nimmer meer dan één trein bevinden kunnen. Overigens kan door strenge berekening getoond worden, dat, zelfs by eene voortdurende helling van vyf honderdsten en met eenen cylinder van 46 duimen Ned. over het kruis, voorzien zou kunnen worden in eene handels-beweging van twee millioenen ponden N. per dag. Dit is meer dan men op eenigen spoorweg te vervoeren heeft.

"Met opzigt van onderhoud en benuttiging kent de theorie eene groote meerderheid aan de spoorwegen met dampkringsdrukking toe. Vaste stoomwerktuigen kosten vry minder aan onderhoud en voeding dan locomotieven. Volgens de uitvinders van het atmospherische stelsel, kosten gebruik en slytaadje by de laatste *achttienmaal meer* dan by de eerste. Ook de weg, daar hy geene 14 à 15 duizend Nederlandsche ponden zware gevaarten, want tegenwoordig wegen de locomotieven niet minder, te dragen had, zou veel minder lyden. Eindelyk wordt een aanmerkelyk deel van de kracht der locomotieven thans zonder eenige vrucht verbruikt om die werktuigen zelven met hunnen tender voorwaarts te brengen, want eene goede machine en tender wegen te zamen niet minder dan 20,000 ponden Ned. Volgens de Heeren *Clegg* en *Samuda* zou de bezuiniging, welke het atmospherische stelsel aanbiedt, wat den aanleg betreft, reeds twee vyfden zynde, drie vyfden bedragen in hetgeen dienst en onderhoud aangaat. Dit zoo zynde, zouden de spoorwegen byna met het zelfde bedrag van kosten aangelegd kunnen worden als de kanalen, en de vervoer zou op dezelve even goedkoop geschieden als op deze.

"Met aanwending van het atmospherische stelsel schynen de ongelukken zeldzamer te moeten zyn, zelfs wanneer men hellingen van twee of drie honderdsten daarby gedoogt; want die ongelukken ontstaan, of uit het tegen elkander botsen van twee treinen, hetwelk alsdan onmogelyk zou worden, of ook uit het van de baan springen der rytuigen, iets dat zeer bezwaarlyk zou kunnen gebeuren, omdat de trein niet alleen op de rails zou staan, maar gehecht zou zyn aan de stang, die weder aan den zuiger vast zou zitten. Wat de mogelykheid van brand betreft en van zoo beklagelyke treurgevallen als dat, hetwelk den 8sten Mei 1841 Parys en geheel de beschaafde wereld heeft doen sidderen, deze zou met de locomotieven en derzelver stookhaarden verdwynen. Om niet al te lang te worden, laten wy onderscheiden drangredenen, die voor het atmospherische stelsel zyn zouden, ter zyde, by voorbeeld de meerdere snelheid. Onder de Engelsche ingenieurs heeft dit stelsel aanleiding tot levendig twistgeschryf gegeven. Men heeft er vele bedenkingen tegen ingebragt; maar zoo veel als hieromtrent, voor dat de werkdadige ondervinding beslist zal hebben, gezegd kan worden, zoo schynen de Heeren *Clegg* en *Samuda* dezelve zegevierend te hebben beantwoord. Wil dit nu zeggen, dat wy reeds op dit oogenblik de aanneming van dit stelsel en het verlaten van den tot nog toe gevolgden gang zouden aanraden? Waarlyk neen. Wy verbeiden de uitspraak der ondervinding. Eer eene maand verstreken zal zyn, zal de regelmatige vervoer van reizigers tusschen Kingston en Darkey aan den gang zyn, en men zal in het gebruik gezien hebben, wat die uitvinding indedaad waardig is. Het is gepast, dat men op zyne hoede zy tegen de overmatige verwachtingen, welke zy in den geest van niet weinigen heeft doen ontstaan. Maar ook moet men erkennen, dat het denkbeeld dat van een' schranderen geest is, dat het verleidelyk en dat het vatbaar is voor nog velerlei verbetering. Men mag niet verbergen, dat de ingenieurs van het Vaste Land, die den proefweg van Wormwood Scrubs zyn gaan bezoeken, verbaasd gestaan hebben over de uitkomsten, welke zy er hebben gezien. Twee Fransche ingenieurs, de Heeren *Teisserenc* en *Hérard*, beiden op het proefveld gekomen, vol van eene sterke vooringenomenheid tegen het stelsel, zyn teruggekeerd, zeer aan het wankelen gebragt, zoo niet geheel en al bekeerd. Trouwens, nog naauwelyks dertien jaren zyn verloopen, sedert de stoomkracht op het vervoeren van personen en goederen op den vasten wal is toegepast, want de opening van den Manchester spoorweg dagteekent van September 1830; zy is jonger dan de July-revolutie. Het is dus nog eerst eene kunst in de wieg, en er zou geene reden zyn om verbaasd te staan, byaldien de locomotief, door middel van welke de toepassing van den stoom op het vervoer te land zich het eerst vertoond heeft, eerlang de plaats inruimde aan eene meer volkomene en geheel van de eerste verschillende uitvinding. Laat ons zelfs zeggen, dat wy het hopen; want, zoo lang het thans in gebruik zynde stelsel het eenige zyn zal, dat men aanwenden kan, zullen de spoorwegen zoo duur uitkomen, dat zy geen algemeen, maar een slechts in zeer enkele gevallen bruikbaar middel van gemeenschap zullen opleveren."—*Overgenomen.*